Jeździec i Hodowca

Tygodnik Ilustrowany

Rok VIII **Warszawa, 27 listopada 1929 r.** **Nr. 48**



FAUST 3 l. og. gn. (King's Idler — Bomba) p. Bronisława Szwejcera, zwycięzca Produce, Nagrody Kozienic i St. Leger (ż. K. Jagodziński).

PO ZJEŹDZIE.

(Dokończenie).

„O znaczeniu koni w obronie państwa" mówił p. pułk. Brochwicz-Lewiński, szef Departamentu Jazdy. Odczyt był poprzedzony rysem historycznym, w którym p. pułkownik zobrazował rolę kawalerji w ubiegłych wojnach, począwszy od wyprawy Sobieskiego pod Wiedeń, uwypuklił następnie słabsze stosunkowo zainteresowanie się kawalerją, jako czynnikiem bojowym wobec postępów motoryzacji, rozwoju artylerji oraz wojny pozycyjnej; w końcu zanalizował stosunek obecny państw do tego rodzaju broni i przyszedł do konkluzji, iż niema powodu do pesymizmu, kawalerja bowiem jest i będzie potrzebna.

P. Stanisław Karłowski poruszył w swym referacie „Znaczenie hodowli koni pod względem ekonomicznym", udowodniając cyfrowo, iż w rolnictwie siła pociągowa konia jest jednak najtańszym motorem i wypowiedział się za popieraniem tej hodowli ze względu na możliwość zbytu za granicę.

Po przerwie obiadowej przemawiali hr. Andrzej Żółtowski, organizator sportów konnych w Poznańskiem, o niedocenianiu przez władze oraz społeczeństwo dziedziny, tak ważnej, jak hodowla koni, p. Antoni Budny o „Organizacji wystaw, pokazów i targów", jako zasłużony działacz w tej dziedzinie, wykazując całe ich znaczenie, hr. Kazimierz Rostworowski, prezes Sekcji Hodowlanej Małopolskiego Tow. Roln. o możliwościach eksportu koni w naszym kraju i korzyściach stąd płynących.

Wreszcie przemawiał hr. Andrzej Żółtowski o organizacji sportów konnych, analizując usterki naszych konkursów i wskazując drogi ku polepszeniu tej dziedziny.

Na tem zakończono pierwszy dzień obrad, zaś w dniu następnym popołudniu odbyły się posiedzenia Sekcyj:

A) Sekcja pełnej krwi (przewodniczący hr. Andrzej Morstin w asystencji pp. Margr. A. Wielopolskiego, ks. St. Lubomirskiego, hr. Wł. Zamoyskiego oraz P. Popiela)

Obrady Sekcji rozpoczęte zostały przemówieniem p. przewodniczącego o ogólnym stanie naszej hodowli pełnej krwi, poczem został odczytany referat p. H. Woźniakowskiego o konieczności dostarczenia młodym organizmom źrebięcym witamin w postaci tranu.

Następnie przyjęto wniosek hr. A. Morstina w sprawie przedłużenia terminu, wyznaczonego przez władze na opróżnienie Mokotowskiego toru, oraz wniosek p. Gutowskiego o wysokości nagród prowincjonalnych. Kolejno przyjęto wnioski, zgłoszone przez p. J. Łaszkiewicza, a mianowicie o: 1) kupnie klasowego reproduktora, 2) utworzeniu t. zw. funduszu hodowlanego w celu zakupu rokrocznie matek źrebnych zagranicą, 3) wysyłaniu klaczy dla odchowania zagranicę, 4) założeniu Syndykatu Hodowców Koni pełnej krwi, 5) ubezpieczeniach koni, 6) przewozie koni kolejami, 7) wzbronieniu przyjmowania udziału w wyścigach płaskich klaczom powyżej lat czterech, oraz szerszem dopuszczeniu do nagród klaczy zagranicznych; 8) o konieczności utworzenia przy Tow. Zachęty Wydziału Prasowego w celu nawiązania kontaktu z zagranicą, eksportu koni, informowania, propagandy i reklamy oraz 9) o ważności badań naukowych i wszelkich wydawnictw z zakresu hodowli koni pełnej krwi. W końcu przyjęto wniosek p. Dzierzbickiego o zwalczaniu chorób zakaźnych, oraz p. pułk. Rómmla w sprawie wałaszenia nieodpowiednich do hodowli ogierów.

Wymienione wyżej wnioski Sekcja pełnej krwi uchwaliła przekazać Komitetowi Wykonawczemu Zjazdu celem starań nad przeprowadzeniem tychże w czyn.

B) Sekcja II arabska (przewodniczył hr. Aleksander Dzieduszycki w asystencji pp. Wł. Jelskiego, L. Łobosia, W. Kozieł-Poklewskiego i R. ks. Sanguszki).

Wstępne słowo wygłosił p. St. Wotowski, nestor hipologów polskich, rozmiłowany od najmłodszych lat zarówno w koniu pustyni, jak i w koniu zielonych, soczystych pastwisk — angliku, poczem rzeczową pracę p. t. „O koniach arabskich w krajach kulturalnych" wygłosił dr. Edward Skorkowski.

P. B. Ziętarski mówił „O warunkach pomyślnego rozwoju eksportu koni orjentalnych z Polski", p. Fr. Raciborski o „Imporcie pustynnych arabów — kwestji przyszłości polskiej hodowli koni orjentalnych", zaś p. St. Noskowski „O ekspedycji amerykańskiej do Arabji w r. 1928".

„Wyścig dystansowy między koniem arabskim i angielskim" był tematem przemówienia p. St. Wotowskiego, wreszcie p. W. Kozieł-Poklewski mówił o „Krwi arabskiej u konia wojskowego".

Uchwalono kilka wniosków, między innemi w sprawie terminu przeniesienia toru stołecznego do Służewca, w sprawie wzrostu materjału remontowego pochodzenia orjentalnego (konie, pochodzenia orjentalnego miary stojącej 152 cm. winny uzyskiwać ceny, płacone za konie 156 cm.).

C) Najliczniejsze było zebranie Sekcji półkrwi, na którem przewodniczył p. Antoni Budny w asystencji pp. Józefa Hutten-Czapskiego, hr. A. Ledóchowskiego, hr. W. Łosia, oraz Z. Chłapowskiego.

Wygłoszone zostały referaty o wyścigach dla koni półkrwi (hr. K. Rostworowski) i o księgach stadnych koni pół krwi (p. St. Kierznowski junior).

Po dyskusji uchwalono 17 wniosków, a mianowicie w sprawie terminu przeniesienia stołecznego toru, dorocznego urządzania wystaw okręgowych, a co 3 lata wystaw ogólnokrajowych, w sprawie ustalenia okręgów hodowlanych dla całej Polski, ksiąg stadnych, przewozu koni.

Punktem kulminacyjnym obrad były rezolucje, przekazane następnie na plenum w sprawie cen na konie remontowe, które brzmią, jak następuje:

1) Cena konia remontowego od początku istnienia Państwa Polskiego jest znacznie niższa od rzeczywistych kosztów wychowu;

2) Ciężki stan ekonomiczny gospodarstw rolnych zmusza do rewizji opłacalności poszczególnych gałęzi produkcji rolnej;

3) Rewizja ta doprowadzić musiałaby nieuchronnie do zaniechania hodowli konia wojskowego;

4) Zaniechanie zaś tej hodowli byłoby czynnikiem z punktu widzenia obrony Państwa nie do pomyślenia, rzeczą więc wagi państwowej jest zagwarantowanie za remontowe konie na najbliższe trzy lata ceny dwuch tysięcy złotych z rozpiętością 1000 — 3000 złotych z tem, iż M. S. Wojsk. będzie nabywać dla celów sportu wojskowego, oraz dla wyższych dowódców tylko konie hodowli krajowej po cenach wyższych.

Rezolucje powyższe komunikujemy z łaskawie użyczonego nam przez pp. Organizatorów oficjalnego sprawozdania z I-go Ogólnego Zjazdu Hodowców. Z tego samego źródła zaczerpnęliśmy wiadomości o składzie Prezydjum poszczególnych sekcyj, Komitetu Wykonawczego i t. p. Szczegółowe sprawozdanie z prac Zjazdu oraz wygłoszone referaty zamierzają pp. Organizatorowie wydać w osobnej książce.

nych. P. maj. Weitzkorn, lekarz weterynarji, mówił o „Niepłodności klaczy i chorobach źrebiąt", p. St. Kierznowski (junior) o koniach wojskowych w Anglji, poczem pp. Prezesi poszczególnych Sekcyj zdawali sprawozdania z odbytych w dniu poprzednim posiedzeń i odczytywali uchwalone wnioski, z których poza podanymi wyżej wymienimy:

1) o zniesieniu podatku komunalnego od koni wierzchowych;

2) o dalszym imporcie ogierów szwedzkich pociągowych;

3) o zakupywaniu ogierów huculskich dla Stad państwowych i prowadzeniu Ksiąg stadnych tej rasy;

4) o wszczęciu starań w sprawie udogodnienia eksportu i tranzytu w państwach europejskich;

5) o udogodnieniu transportu koni koleją oraz obniżeniu taryf;

6) o zniesieniu lub zmniejszeniu podatku obrotowego w handlu końmi.



ARROW 3 l. kl. kaszt. (Manton — Zeyneb) Margr. i A. hr. Wielopolskich (ż. Chatisow).

D) Sekcja Konia pociągowego obradowała po ukończeniu zebrania Sekcji półkrwi, uczestnicy bowiem tej ostatniej brali przeważnie udział w posiedzeniach obu sekcyj. Referat o koniu pociągowym, jako czynniku gospodarczym, w stosunku do siły motorowej wygłosił dr. B. Amrogowicz, poczem nastąpiła dyskusja i uchwalenie wniosków, o których powiemy poniżej.

E) Zebraniu Sekcji Konia Huculskiego przewodniczył p. L. Łoboś. Zgłoszone i przedyskutowane wnioski wymienimy w końcu sprawozdania.

Poniedziałek był trzecim i ostatnim dniem Zjazdu, poświęconym obradom plenarnym.

Hr. J. Breza mówił o konkursach i koniach konkursowych, poruszając ważne zagadnienia, p. Wł. Wakar w trzech referatach wyświetlał sprawy taryf kolejowych, eksportu koni, podatku obrotowego, oraz tranzyta w państwach ościen-

Następnie zabrał głos Prezes Zjazdu, Stanisław hr. Czacki, który podkreślił owocną pracę Zjazdu i jego znaczenie dla dzieła hodowli krajowej, zaś p. Jan Krzymuski, przewodniczący Komitetu Organizacyjnego, podziękował obecnym za przybycie i współpracę, która winna wydać należyte owoce.

Pierwszy Ogólny Zjazd Hodowców Koni w Polsce został zakończony.

Urzeczywistnione zostało poczynanie ogromnej wagi dla hodowli kraju. Zjazdy podobne winny odbywać się w pewnych odstępach czasu, w miarę potrzeby i nagromadzenia się ważnych spraw, wymagających poparcia ogółu.

Zostały wyłonione dezyderata, dezyderata ogromnej wagi, nad urzeczywistnieniem których ma pracować wybrany w tym celu Komitet Wykonawczy. Członkami jego zostali pp.: Cz. Baczyński, A. Budny, Z. Chłapowski, S. hr. Czacki, J. Hutten-Czapski, A. hr. Dzieduszycki. St. Karłowski, St.

Kierznowski, J. Krzymuski, St. hr. Łącki, L. Łoboś, W. hr. Łoś, K. hr. Rostworowski, Wł. hr. Zamoyski, A. hr. Żółtowski. Organizatorom Zjazdu z pp. Janem Krzymuskim i Stanisławem Kierznowskim na czele, należy się nasza szczera wdzięczność i nasze moralne poparcie w dalszej ich pracy nad wprowadzeniem w życie uchwał Zjazdu.

Oby ich wysiłki były owocne, a wtedy Zjazd zapisze się dobrze w historji naszej hodowli! *J. Łaszkiewicz.*

Nowy tor w Służewcu.

Po ukończeniu wojny światowej Polska powstała jako wielkie trzydziesto miljonowe państwo, w związku z czem wszelkie funkcje państwowe pomimo kryzysu rozwinęły się na odpowiednią skalę.

Wraz z innemi gałęziami gospodarstwa krajowego wzrosła i stale wzrasta hodowla koni, a nadto wzmogło się niepomiernie znaczenie tej hodowli — wobec tego, że państwo, mające granice lądowe znacznej długości bez dostatecznego zabezpieczenia naturalnego, stać się musiało poważnem bardzo odbiorcą wszelkich gatunków i rodzajów koni dla armji.

W tak zmienionych warunkach, dla prób hodowlanych i wyścigowych pozostawał narazie jeden tylko tor Mokotowski. Tor ten wystarczający w zupełności dla Kongresówki, nie mógł czynić zadość sportowym i hodowlanym potrzebom Państwa Polskiego. To też Zarząd Towarzystwa Zachęty do Hodowli Koni w Polsce zdawna już doszedł do wniosku o niezbędności drugiego toru w Warszawie i w tym celu przemyśliwał o nabyciu odpowiedniego terenu na własność, co przy zabezpieczeniu stanu posiadania, pozwalało na przeprowadzenie wszelkich gruntownych inwestycji stosownie do wymagań i potrzeb chwili. Tor Mokotowski, nigdy nie zastąpiony ze względu na swoje położenie, pozostawałby wtedy jako drugi tor sezonowy.

W tym czasie Magistrat Warszawski, mając już swoje widoki na plac Mokotowski ze względu na rozbudowujące się w tej stronie miasto, zaproponował T-wu teren na urządzenie toru na Okęciu w formie długoletniej dzierżawy. Podług tej propozycji tor Mokotowski miał pozostawać we władaniu T-wa jeszcze przez lat osiem dla dania możności zagospodarowania nowego terenu. Rozpoczęte na tej podstawie pertraktacje ciągnęły się już dłuższy czas, kiedy w roku 1925 nadarzyła się okazja nabycia większego kompleksu z folw. Służewiec, należącego do dóbr Wilanowskich Ksawerego hr. Branickiego.

Zarząd T-wa w krótkim czasie zadecydował kupno 150 ha., wykrojonych z tego folwarku, a po zatwierdzeniu odnośnego wniosku przez Ogólne Zebranie, Prezes T-wa, Albert hr. Wielopolski, dnia 5 listopada 1925 roku podpisał akt rejentalny, mocą którego T-wo stało się prawnym posiadaczem omawianego terenu.

Fakt ten pozwala obecnie T-wu wyjść obronną ręką z ciężkiego położenia, tembardziej że miasto cofnęło swoją propozycję co do Okęcia, a w roku bieżącym Ministerjum Robót Publicznych zażądało ultymatywnie od T-wa ustąpienia z placu Mokotowskiego w jesieni 1932 roku. Zaznaczyć należy, że Ministerjum zamierzało pierwotnie przeprowadzić w rządzie decyzję usunięcia T-wa z toru mokotowskiego w r. 1930. Dopiero naskutek interwencji Departamentu Chowu Koni termin przeniesienia toru ustalono na r. 1933. Chociaż plany Zarządu nie dały się w pełni urzeczywistnić, Służewiec w danej chwili rozwiązuje sytuację.

W ten sposób dobrze zasłużony w dziejach naszej hodowli koni tor Mokotowski dobiega do kresu swego istnienia. Za parę lat jedyny ten do niedawna poważny tor wyścigowy na ziemiach polskich przejdzie do historji.

Dla dokonania dzieła budowy toru wyścigowego w Służewcu Zarząd utworzył Komitet budowlany, do którego powołał ze swego grona Prezesa i zaprosił Dyr. Dep. Ministerjum Rolnictwa, dziś już nieżyjącego Fryderyka Jurjewicza. Komitet ze swej strony zaprosił do pracy technicznej p. T. Dachowskiego.

Poniżej podajemy dokonane prace, zestawione koleją lat:

1926 r.

Zaczęła się robota organizacyjna. Nasamprzód została uporządkowana strona prawa. Z ksiąg hipotecznych Wilanowa wydzielono osobną księgę hipoteczną pod nazwą „Tory Wyścigowe Służewiec", sporządzono nowe plany sytuacyjne, poczem T-wo wzięło się do uporządkowania dróg gminnych, przecinających terytorjum: wystąpiono do odnośnych władz o pozwolenie zmiany kierunku tych dróg; droga gminna brukowana, **przecinająca cały tor główny i teren przyszłych trybun,** została skierowana w kierunku okrążającym terytorjum od południa aż do wsi Wyczółki— a droga, poprzednio przecinająca w 2 kierunkach tory treningowe, okrąża obecnie terytorjum od północy i zachodu.

Ponieważ obok dawnego fortu od strony zachodniej torów treningowych stanie w przyszłości wielka stacja rozdzielcza przyszłej linji Warszawa — Radom, w odległości od Służewca nie więcej nad 400 mtr., T-wo weszło w zasad-

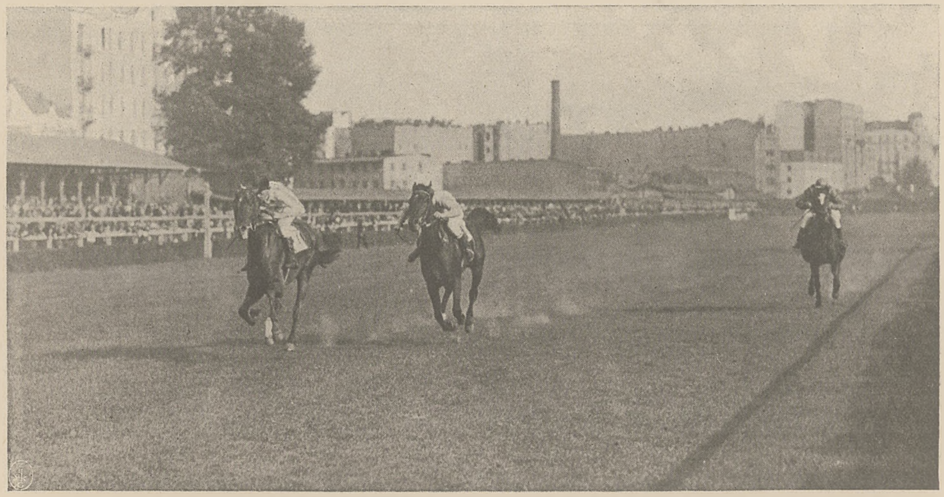
nicze porozumienie z T-em Kolejek Dojazdowych, posiadającem koncesję na budowę tej linji, aby od strony owej stacji urządzić bocznicę szerokotorową do terenów wyścigowych i w ten sposób w najwyższym cyplu torów treningowych stanie własna rampa ładunkowa dla wszelkich potrzeb T-wa.

Nawiązano kontakt z Dyrekcją Tramwajów Miejskich, i istnieje projekt, aby linję z Wierzbna doprowadzić do Służewca tak, aby bocznica dwutorowa mogła wejść na terytorjum T-wa dla dowiezienia publiczności aż do krytego peronu, znajdującego się przy trybunach głównych. Z tego peronu będzie komunikacja podziemna dla wygody publiczności i dla uniknięcia krzyżowania przejścia dla pieszych z drogami samochodowemi. W pętlicy w tem miejscu powstałej (patrz plan) będzie mógł stać na torach zapasowych szereg tramwaji odjazdowych. Także sama kombinacja przewiduje się dla kolejki podjazdowej już elektryfikowanej, która ma dojść do trybun (II miejsca). W ten sposób publiczność, jadąca na wyścigi, już wyjeżdżając z miasta, będzie się automatycznie segregowała.

Ponieważ oś podłużna toru głównego pomimo maksymalnego rozpięcia była pierwotnie nieco za krótka, co powodowało niedość długą linję prostą, T-wo nabyło dodatkowo 3 działki gruntu, leżące od północy na całej szerokości toru płaskiego. Dwie działki, z których jedna z dwoma dużymi budynkami (gdzie obecnie są mieszkania, magazyny, biura, warsztaty) należała do dóbr wilanowskich, a druga — do p. Klawego, zostały nabyte — trzecia, należąca do Wydziału Drogowego — została zamieniona. Dało to możliwość przedłużyć linję prostą (finish'ową) o jakie 80 mtr. i przytem zyskać na takiejże szerokości główną publiczną aleję wjazdową (tramwaj, kolejka, dwie drogi automobilowe — wjazdowa i wyjazdowa, chodniki i aleje piesze — wszystko rozdzielone zieleńcami). Wobec tego linja prosta liczy na nowym torze 585 m. b. Obecnie linja ta na torze mokotowskim wynosi 443 m. b.

Cały obwód toru służewieckiego przy bandzie wynosi 2300 m. b., czyli, że start „Derby” będzie się odbywał przed samemi głównemi trybunami. Tor płaski ma 50 mtr. szerokości; tor steeple-chase'owy wewnątrz płaskiego z ósemką ma 40 mtr. szerokości. Wobec znacznej ilości wyścigów płaskich, rozgrywających się w ciągu roku na jednym i tym samym torze, ma to znaczenie pierwszorzędne dla utrzymania toru w należytym stanie, drogą przesuwania bandy coraz bardziej do środka.

Rozbudowa Służewca, obliczona w przybliżeniu na 28 do 30 miljonów złotych, była wyrachowana tak, aby T-wo mogło przez odpowiednią ilość lat spłacić tę sumę ze swoich dochodów. Zgodnie z tym planem Komitet zadecydował, aby według możności wykonywać większe roboty inwestycyjne podług następnej kolejności: po zapłaceniu w 1925 i 1926 roku ceny kupna za plac (około 1 miljona) postanowiono nasamprzód wykonywać okólną drogę brukowaną, następnie całe terytorjum otoczyć parkanem, tory (główne i treningowe) odwodnić, wywiercić 2 studnie artezyjskie, następnie cały teren wyregulować, bez czego nie byłoby mowy o rozpoczęciu jakiejkolwiek roboty budowlanej. Później była przewidziana budowa wodociągu, kanalizacji, wieży ciśnień i stacji pomp. Dążono przytem, aby zaraz po ukończeniu robót ziemnych obsiać tory trawą, dla otrzymania przez staranne kilkoletnie pielęgnowanie zwartego i trwałego zadarnienia. Potem projektowało się przystąpić do robót budowalnych i nasamprzód zacząć budowę stajen, jako robotę najpilniejszą i stanowiącą lwią część kosztów. W najdalszej perspektywie planuje się budowa stajen na 1000 koni, odpowiednia ilość mieszkań dla służby stajennej, mieszkania dla urzędników i budynki gospodarcze, — a w ostatniej dopiero kolejności — trybuny, jako budynki najpóźniej potrzebne.



ARROW 3 l. kl. kaszt. (Manton — Zeyneb) Margr. i A. hr. Wielopolskich wygrywa pod ż. Doroszem Nagrodę wartości 4.000 zł. — 1600 mtr. bijąc łatwo o 1 dł. Fanfarę i Fanfarę II.

1927 r.

Zabrano się tedy systematycznie do pracy i już w tym roku rozbudowano linję telefoniczną, przeprowadzono prawnie zamianę dróg, sporządzono plany niwelacyjne całego terytorjum dla późniejszej regulacji tegoż i zabudowania.

Pp. Dachowski i prof. Szanior, znany planista parków i twórca parku Skaryszewskiego, opracowali według dyrektyw i wskazówek Komitetu Budowlanego projekt całej rozbudowy Służewca. Projekt ten po licznych konferencjach i formalnych studjach został ostatecznie ustalony i zaakceptowany i służy jako podstawa do całej rozbudowy.

Szosa okólna wzamian drogi dawnej, przecinającej tor główny, została wybudowana przez inż. dróg i mostów pana J. Bajkiewicza. Wysadzono tę drogę ładnemi drzewami.

W tym też roku został zaprojektowany i ustalony typ parkanu, okalającego terytorjum T-wa, do wykonania w roku 1928.

1928 r.

Ponieważ do wszelkich inwestycji Komitet Budowlany zaprasza jako doradców najpoważniejszych specjalistów z grona profesorów Politechniki Warszawskiej, lub z tak poważnej instytucji jak Związek Inżynierów-Doradców, więc też i projekt parkanu został poddany opinji prof. Politechniki Dr. Inż. Kunickiego, Komitet Budowlany oddał tę robotę z przetargu Stoł. Tow. Budowlanemu. Wykonawcą bezpośrednim z ramienia S. T. B. był inż. Kaczor, specjalnie przez tę firmę na ten cel zaangażowany. T-wo miało pełną ingerencję i najściślej kontrolowało całą tę robotę przez swoje organa. Ogromna ta robota, wynosząca prawie 6 klm., została wykonana w bardzo krótkim czasie, bo od 21 lipca do 9 listopada t. j. w ciągu 111 dni kalendarzowych; odrachowując dni dżdżyste i świąteczne, stawiano przeciętnie 47 m. b. parkanu dziennie. Rekordowy był jeden dzień w końcu sierpnia, w którym zbudowano 100 m. b. parkanu. Postęp tych robót, tak ciekawych, został sfilmowany i w swoim czasie będzie wyświetlany publicznie. W ciągu surowej zimy 28 i 29 roku były obawy, że parkan, jako beton jeszcze niedojrzały (beton ostatecznie kamienieje do 3-ch lat), zostanie uszkodzony, bardzo wiele bowiem betonowych i asfaltowych robót przeszłej zimy ucierpiało. Obawy te dzięki doskonałej konstrukcji i wykonaniu okazały się płonne, albowiem parkan służewiecki wyszedł z ubiegłej zimy obronną ręką i na całej swej ogromnej przestrzeni nie dał nawet ani jednego rysu. W miejscach, gdzie parkan dotyka dróg, stoi na samej granicy; gdzie dotyka gruntów obcych, jest oddalony o 1.25 mtr. od cudzych posiadłości, aby dać możność organom T-wa obchodzić zewnątrz całe terytorjum i uniknąć przypierania do parkanu innych budowli. Wszystkie punkty graniczne są ustalone znakami wiecznotrwałemi t. j. rurami 6", wypełnionemi betonem.

W tymże samym roku została wykonana adaptacja 2-ch dużych stodół, znajdujących się na działce dokupionej w 1927 r. od dóbr wilanowskich, na powyżej wymienione biura, mieszkania, magazyny — podług projektu, zaakceptowanego prze Komitet Budowlany. Całość tej roboty jest tak wykonana, iż wszystkie materjały, a zwłaszcza materjały drzewne nie były nigdzie podcinane, lecz wszystko łączone na śruby i klamry dla łatwego rozbierania, bo te budynki leżą na terenach wjazdowych. W ten sposób znikoma tylko część materjału będzie zepsuta.

W tym też roku zaczęto studjować tak ważną sprawę, jak sprawa odwodnienia pod egidą znanego geologa prof. A. Rychłowskiego, bardzo poważnego znawcy w tej dziedzinie. Po długich studjach Komitet Budowlany zdecydował, że drenowanie zwykłe nie rozwiązałoby kwestji odowdnienia torów w szybkiem tempie po gwałtownych zlewach, że zatem należy zastosować system rowów odwadniających o dostatecznym przekroju, wypełnionych odpowiedniej wielkości sączkami, dokładnie zniwelowanych, obsypanych grubym żwirem, a góry pokrytych piaskiem. Rowy te biegną naokoło torów głównych i steeplowych z oby stron i zbierają całą wodę do głównego kolektora, przecinającego cały tor główny na ukos, do przyszłego stawu. Parę dziesiątków studzien rewizyjnych zabiezpiecza system odwodnienia od ewentualnego zatkania i złego funkcjonowania. Takież odwodnienie zostało zaprojektowanie dla torów treningowych. Robotę tę z przetargu otrzymało St . T-wo Budowlane. Główny kolektor został wykonany jeszcze w 1928 r. z rur kamionkowych pierwszego gatunku, ułożonych „lege artis".

W tymże roku założono szkółki, gdzie się przygotowuje znaczną ilość drzew, krzewów i roślin dla przyszłego parkowania, pod osobistym kierunkiem prof, Szaniora. W tym też roku zadrzewiono całą linję wzdłuż parkanu naprzeciw trybun od strony szosy Puławskiej.

Przystąpiono również do budowy 2 studzien artyzyjskich; polecono tę robotę wykonać znanej firmie Braci Rychłowskich. Studzien będzie 2, każda o wydajności minimum 50.000 ltr. wody na godzinę.

1929 r.

Z samego pocz ku tego roku ubył nam nieodżałowany ś. p. Dyrektor Fryderyk Jurjewicz, który osierocił cały świat hodowlany i sportowy. On to wspólnie z Prezesem T-wa całe to dzieło postawił na nogi. Wkrótce potem T-wo otrzymało od Ministerjum Robót Publicznych i Magistratu ultimatum, aby tor mokotowski oddać miastu w jesieni 1932 roku. Wobec tego wyścigi na Służewcu musiałyby się zacząć już na wiosnę 1933 r. Odbyło się wtedy w Ministerstwie Rolnictwa 28 lutego posiedzenie z udziałem p. Ministra Rolnictwa i obecnego Dyrektora Departamentu Stadnin Państwowych p. J. Grabowskiego, gdzie zdecydowano wejść w porozumienie z temi dwoma instytucjami dla wynalezienia fizycznej możliwości i odpowienich środków, aby ten niespodziewany dla T-wa program móc wykonać. W tymże czasie Zarząd zaprosił na miejsce ś. p. Dyr. Jurjewicza, p. Józefa Szwejcera, Wiceprezesa Rady m. st. Warszawy, który pomimo licznych swych zajęć i prac stanowisko to przyjął i od tego czasu wspólnemi siłami z Prezesem dalsze losy Służewca prowadzi.

W bieżącym roku St. T-wo Budowlane ukończyło urządzenia odwadniające tak torów głównych, jak i treningowych, urządzenia te bardzo dobrze działają.

Wymiary i rozkład torów treningowych został ustalony i w naturze wykreślony ściśle podług wskazówek p. Inspektora L. Andrycza, który tak umiejętnie prowadzi tor mokotowski, doprowadzając go do znakomitego stanu, i który ma za sobą praktykę urządzenia 2-ch torów w Odesie. Tory treningowe Służewca mają ogólnej szerokości 69 m., odwadniane czterema koncentrycznemi liniami rowów drenowych, odprowadzających wodę opadową przez drugi główny kolektor do stawu.

Pierwsza studnia została ukończona w maju b. r. i ma głębokości 239 m., przeszedłszy przez najrozmaitsze pokłady i formacje geologiczne, pod któremi znaleziono prześliczną warstwę cienkiego, białego wodonośnego piasku. Ciekawem jest zjawiskiem, iż na głębokości ca 200 mtr. znaleziono pod brunatnemi węglami zęby rekina, znakomicie zakonserwowane. Studnia druga ma już dotychczas koło 180 mtr. i wszystkie warstwy są dotychczas identyczne z warstwami otworu pierwszego.

W roku b. wykonują się roboty ziemne w bardzo dużych rozmiarach. Roboty te wykonywa firma K. Jaskulski i S-ka, która na przetargu oferowała najniższe ceny jednostkowe. Projekt regulacji został wykonany przez St. T-wo Budowlane pod egidą inż. Sławińskiego, kierownika działu meljoracyjnego w tem Towarzystwie, który już wykonywał szereg robót dla Zarządu stadnin państwowych. Ponieważ badania podglebia na torze płaskim wykazały niesłychaną różnorodność gruntu na Służewcu, Komitet Budowlany po dokładnem rozważeniu i po zasięgnięciu opinji biegłych doszedł do przekonania, że po zdjęciu humusu (warstwy urodzajnej) należy ujednostajnić strukturę podglebia zapomocą domieszywania piasku do gliny i vice versa (to ostatnie bardzo rzadko), mieszanina ta podlega regulówce o głębokości 40 cm., wytwarzając przez to jednostajne podglebie, bardzo łatwo przepuszczalne. Już teraz pomimo nieukończonych robót daje się zaobserwować dobre i prawidłowe funkcjonowanie tej warstwy. Naturalnie, że ta robota stosowana została jedynie do toru płaskiego i do 15-to metrowej części torów treningowych, czyli do toru zielonego do ostrych galopów. Na samym torze głównym, oprócz tej regulówki, roboty ziemne były nieznaczne. Jeszcze w 1928 roku profil podłużny, czyli spadki ustalone zostały przez Komitet Budowlany w sposób ekonomiczny. Największy spadek wynosi 0.7%, tak samo jak tor Hoppegarten (uważany za klasyczny) i znacznie mniej falisty, niż tor Epsom. Natomiast na torze treningowym, przy regulacji strugi i na terenach stajennych okazało się niezbędnem roboty ziemne wykonać na większą skalę, inaczej te tereny byłyby nie do użycia. Wyszlamowanie stawu, tworzącego rezerwoar wodny wcale duży, choć niepewny w czasie suszy, też stanowiło duży objekt do robót ziemnych, pomimo pozostawionej w niem — ze względów oszczędnościowych jak i estetycznych — sporej wyspy. Przy wykonaniu tych robót ziemnych pracowało od lata 500 ludzi i 150 furmanek t. zw. „holendrów" z okolic Brześcia.



Z P. W. K. w Poznaniu 1929 r.
Trzy klacze wychowane w Mszczyczynie: Chorążanka, (1/2 krwi arab.) II nagr. na Hunter Show, Arabeska (3/4 krwi arab.) I nagr. na Hunter Show i Szrelecka.
W siodłach właściciel Andrzej hr. Żółtowski i jego córki Elżbieta i Marja.

Dla komunikacji wewnętrznej z terenów stajennych do torów treningowych, z dwóch mostów, przewidzianych ogólnym projektem rozbudowy, stanął tylko jeden, budowę drugiego odłożono do lepszych czasów. Wzamian będzie budowany most śluzowy dla spiętrzenia stawu Twa, stanowiący część integralną tego odcinka parkanu, który na wiosnę 1930 r. ma zamknąć tereny Twa od strony wsi Służewiec.

Na dzień 4 października Prezes Twa zaproponował członkom Twa Zach. zbiorową wycieczkę do Służewca, dla zwiedzenia stanu robót tam już wykonanych i aby członkowie T-wa zapoznali się po raz pierwszy ze swoją posiadłością. — Z żalem wypada nadmienić, że wycieczka ta, która powinna była zgromadzić liczniejsze grono

osób — zgromadziła nader nielicznych zainteresowanych. Wielka szkoda, bo dużo ludzi nie zdaje sobie sprawy jak wiele już zrobiono na nowym torze.

W roku bieżącym była również od wiosny gruntownie przestudjowana sprawa wodociągów, kanalizacji, wieży ciśnień i stacji pomp, organicznie związana ze sprawą zraszania torów i parków, jakoteż zaopatrzenia w wodę użytkową wszystkich budynków, stajen, trybun etc.. Cały szereg ludzi najbardziej kompetentnych przestudjował tę sprawę. Dnia 15 kwietnia odbyło się specjalne posiedzenie w sprawie wodnej w Ministerjum Rolnictwa, w którem brali udział oprócz Prezesa i Wiceprezesa J. Szwejcera, Dyr. Dep. Stadnin Państwowych p. Jan Grabowski, pp. prof. Bąkowski i Rychłowski, inż. Rudziński i Sławiński, Inspektor toru mokotowskiego p. L. Andrycz i p. T. Dachowski. Na tem posiedzeniu, gdzie z dotychczas nagromadzonego materjału okazało się, jak bardzo ta sprawa posunęła się naprzód, p. dyr. Grabowski bardzo słusznie doradził, aby T-wo delegowało zagranicę dwie osoby z zebranego grona, dla naocznego zbadania, jak ta sprawa jest ujęta na dwóch tak znakomicie urządzonych torach wyścigowych, jakiemi są Budapeszt i Hoppegarten. Zebrani uprosili wtedy Wiceprezesa J. Szwejcera i p. Inż. Rudzińskiego, aby zechcieli pojechać do Budapesztu i do Hoppegarten dla przestudjowania tej sprawy jaknajdokładniej, oprócz innych kwestyj z temi torami związanych. Panowie ci mandat przyjęli. W pierwszej połowie maja z wycieczki powrócili i dnia 15 maja złożyli bardzo ciekawy i obszerny referat o swoich spostrzeżeniach. Przywieźli obfity materjał, z którego p. inż. Rudziński, projektujący urządzenia wodociągowe i kanalizacyjne, w ścisłym kontakcie z prof. Radziszewskim i Rychłowskim, wiele rzeczy zastosowuje. Z uwagi, że sprawa wodna jest ściśle związana z robotami regulacyjnemi, oba te projekty musiały być dokładnie uzgodnione. Sprawa tych instalacji w treści swej przedstawia się jak następuje: suma wydajności obu studzien pompami odśrodkowemi Sulzera wyniesie ca 100 tysięcy litrów wody na godzinę. Wieża ciśnień będzie zawierała dwa zbiorniki: jeden główny, objętości 25 tysięcy litrów, drugi nieco niższy, objętości 15 tysięcy litrów wody. Pompy studzienne Sulzera będą pompowały wodę ze studni do zbiorników. Zbiornik mniejszy będzie działał latem i zimą i obsługiwał trybuny, stajnie, mieszkania i inne budynki gospodarcze. Co do zbiornika większego, to ten będzie służył głównie do zraszania torów: płaskiego, steeplowego i torów treningowych. Woda, ten zbiornik obsługująca, będzie przedtem sama się wygrzewała i utleniała w dużym płaskim basenie o objętości 2500 m^3, leżącym w parku członkowskim, zanim będzie przepompowana na górny zbiornik wieży ciśnień. Rozchód ogólny wody przewidziany jest około 2 tysięcy m^3. na dobę.

Jako główne roboty na Służewcu na rok 1930 przewidują się: zakończenie robót ziemnych, budowa śluz, dokończenie parkanu, połączenie się z elektrownią Pruszków, budowa dwóch magistrali wodociągu i kanalizacji, budowa wieży ciśnień i stacji pomp, budowa stajen pod dachy i dalsze roboty zadrzewienia.

Wobec żądań tak ogromnego przyśpieszenia robót przez władze centralne i Magistrat m. Warszawy, jest naturalne, że Two będzie musiało starać się o pożyczkę, aby być w możności w 1933 r. zainaugurować tor na Służewcu. Trzeba mieć nadzieję, że tak pięknie zapoczątkowane dzieło, energicznie i umiejętnie prowadzone przez władze Twa — doczeka się pomyślnego końca i że w przepisanym terminie startmaszyna zbierze liczne i doborowe pole w nagrodzie otwarcia.

Osobom zajętym przy tej wielkiej pracy ślemy serdeczne Szczęść Boże!

K R O N I K A.

KRAJOWA.

— **Małopolski Klub Jazdy** urządza tak, jak w roku ubiegłym, zimowe zawody konne w Zakopanem w dniach 18, 19, 21, 22, 24, 25, 27, 29 stycznia i 1, 2, 4, 5 lutego 1930.

Zawody te odbędą się na powiększonym i przebudowanym torze konkursowym.

Każdy dzień zawodów będzie się składał z jednego konkursu skakania i 2-ch skjöringów, względnie ski-skjöringów.

W przyszłym tygodniu zostaną rozesłane przez M. K. J. oficjalne propozycje zimowych zawodów zakopiańskich.

— **Wielkopolskie Towarzystwo Wyścigów Konnych.**

(Dokończenie sprawozdania).

— Nagrody hodowlane:

1.	Ignacy hr. Mielżyński	4.413.—
2.	Leopold Jan bar. Kronenberg	3.548.—
3.	Wacław Daszewski	3.289.—
4.	Michał Róg	1.959.—
5.	Franciszek Wężyk	1.722.—
6.	Aleksander margr. Wielopolski	1.480.—
7.	Kazimierz Rojowski	1.396.—
8.	Stadnina Państwowa	1.379.—
9.	Michał Berson	1.255.—
10.	Tadeusz Dachowski	994.—
11.	Edwin hr. Henckel v. Donnersmarck	969.—
12.	Hieromin ks. Lubomirski	882.—
13.	Eugenjusz Grzybowski	766.—
14.	Aleksander Olszowski	741.—
15.	Stanisław Maryewski	638.—
16.	Joachim hr. Alvensleben-Schönborn	465.—
17.	Ludwik Orpiszewski	430.—
18.	Kazimierz Dzierzbicki	409.—
19.	Wacław Wysocki	381.—
20.	Tomasz ks. Lubomirski	366.—
21.	Henryk Woźniakowski	297.—
22.	Stefan Ender	284.—
23.	St. „Ktery-Szepietów“	279.—
24.	Alfred hr. Potocki	230.—
25.	A. Pietraszewski	229.—
26.	Janusz hr. Czarnecki	205.—
27.	Stado Grabowo	202.—

28.	S. hr. Siemieński	201.—
29.	Bronisław Szwejcer	174.—
30.	Ignacy Kurasz	168.—
31.	Stadnina „Janów"	167.—
32.	Kazimierz Turno	164.—
33.	Stanisław hr. Czacki	159.—
34.	Andrzej hr. Morstin	157.—
35.	Kazimierz Żychliński	148.—
36.	Karol hr. Skarbek	148.—
37.	Ludwik Morzycki	162.—
38.	A. Young	120.—
39.	Witold Charłupski	112.—
40.	August Hoffmann	112.—
41.	Marjan Jędrzejewicz	100.—
42.	Roman Czaykowski	98.—
43.	Zygmunt Studziński	96.—
44.	Wacław Niewiarowski	90.—
45.	Aleksander Grodziński	78.—
46.	Adam bar. Ike-Duninowski	76.—
47.	Eberhardt Lehmann Nitsche	76.—
48.	Adam ks. Czartoryski	70.—
49.	Wacław Szczypiorski	69.—
50.	Adam i Józef Bronikowscy	68.—
51.	J. Gumiński	68.—
52.	Paweł Popiel	60.—
53.	Pułk. Jarnuszkiewicz	52.—
54.	Michał Wodziński	42.—
55.	Michał Piotrowski	30.—
56.	H. Schnitzker	24.—
57.	Władysław Konieczka	24.—
58.	Nina hr. Zamoyska	20.—
59.	K. hr. Rostworowski	18.—
60.	Jan Reszke	8.—
61.	Wincenty Anioła	8.—
	Razem:	32.377.—

Wykaz jazd w roku 1929.

Panowie.

	Nazwisko	I	II	III	bez miejsca	razem jazd
1.	Kpt. Wacław Mrowec	12	15	6	10	43
2.	Por. Bolesław Pieczyński	9	4	3	6	22
3.	Por. Władysław Bobiński	9	6	1	4	20
4.	Por. Michał Bohdanowicz	8	11	7	2	28
5.	Por. Aleksander Tuński	7	6	1	4	18
6.	Rtm. Michał Antoniewicz	6	11	6	4	27
7.	Ppłk. Karol Rómmel	5	4	2	—	11
8.	Por. Jerzy Strużyński	5	1	—	—	6
9.	Kpt. Konstanty Bylczyński	4	7	3	7	21
10.	Por. Ugrechelidze	4	7	3	1	15
11.	Por. Józef Kwieciński	4	2	1	4	10
12.	Por. Władysław Zgorzelski	4	2	—	—	6
13.	Rtm. Ksawery Święcicki	3	3	4	5	15
14.	Henryk Pomernacki	3	4	4	2	13
15.	Michał Rowron	3	4	1	4	12
16.	Kpt. Jerzy Antropow	3	3	2	1	9
17.	Władysław Zakrzeński	3	2	—	1	6
18.	Zygmunt hr. Mielżyński-Kurnatowski	3	1	—	2	6
19.	Por. Nestorowicz	4	—	—	1	5
20.	Por. Tadeusz Jankowski	3	2	—	1	6
21.	Por. Franciszek Wójcik	2	3	2	1	8
22.	Por. Stefan Sołtysik	2	1	1	—	4
23.	Por. Miklewski	—	2	3	—	10
24.	Por. Tadeusz Suchorowski	1	1	1	—	3
25.	Rtm. Józef Wcisłowicz 1	1	1	1	—	3
26.	Rtm. Eugenjusz Karczewski	—	1	2	5	8
27.	Mjr. Józef Grudziński	—	2	1	—	3
28.	Wacław Daszewski	—	1	—	1	2
29.	Por. Bolesław Sitek	—	—	1	1	2
30.	Helena Iwanowska-Skinderowa	—	1	—	—	1
31.	Por. Antoni Nowakowski	—	—	1	1	2
32.	Por. Ludwik Bukowiecki	1	—	—	1	2
33.	Por. Jan Goszczyński	—	—	1	2	3
34.	Por. Podczaski	—	—	1	—	1
35.	Por. Kazimierz Ważyński	—	—	1	—	1
36.	Stanisław Żarczewski	—	—	—	3	3
37.	Por. Wiesław Żakowski	—	—	—	3	3
38.	Por. Murowicki	—	—	—	1	1
39.	Por. Suchecki	—	—	—	1	1
40.	Por. Czesław Kamarnicki	—	—	—	1	1
41.	Por. Biliński	—	—	—	1	1

Włościanie.

	Nazwisko	I	II	III	bez miejsca	razem jazd
1.	Bronisław Kurasz	2	—	1	—	3
2.	August Hoffmann	1	1	—	—	2
3.	Marjan Piechocki	—	1	—	—	1
4.	Władysław Konieczka	—	1	—	1	2
5.	H. Schnitzker	—	—	1	—	1
6.	Edmund Anioła	—	—	1	—	1
7.	Edmund Hoffmann	—	—	1	—	1
8.	Tadeusz Kurasz	—	—	—	1	1
9.	Józef Wieczorek	—	—	—	1	1
10.	Adam Kaczmarek	—	—	—	1	1
11.	Walkowiak	—	—	—	1	1

Żokeje.

	Nazwisko	I	II	III	bez miejsca	razem jazd
1.	Adam Tuchołka	24	14	6	12	56
2.	Stanisław Pasternak	4	1	1	2	8
3.	Jan Sakowicz	1	—	—	1	2

Jeźdźcy.

	Nazwisko	I	II	III	bez miejsca	razem jazd
1.	Franciszek Lipiński	18	11	9	11	49
2.	Jan Osiński	12	10	5	4	31
3.	Michał Lipowicz	8	3	9	2	22
4.	Antoni Gajewski	7	7	1	1	16
5.	Józef Jagodziński	7	8	7	9	31
6.	Jan Tobjasz	5	8	7	11	31
7.	Franciszek Wyżgalski	4	2	4	1	12
8.	Stanisław Józefiak	2	8	8	10	28
9.	Michał Bews	2	4	3	7	16
10.	Wincenty Macugowski	—	1	4	2	7

Chłopcy stajenni.

	Nazwisko	I	II	III	bez miejsca	razem jazd
1.	Michał Lipowicz	22	9	7	5	43
2.	Jan Tobjasz	8	14	3	3	26
3.	Józef Dziewiór	4	3	5	4	17
4.	Władysław Rzyski	3	—	6	4	13
5.	Kazimierz Bryk III	3	6	4	18	31
6.	Eljasz II	3	3	3	8	17
7.	Stefan Augustyniak	5	1	2	9	17
8.	Polesiak	1	2	7	1	11
9.	Piotr Piotruczuk	1	2	2	2	7
10.	Bryk II	1	1	2	1	5
11.	Frank Roman	1	—	2	—	3
12.	Siedlecki	1	—	—	2	3
13.	Michalczyk	1	—	—	1	2
14.	Tadeusz Jarosiewicz	—	3	3	12	18
15.	Stanisław Rogucki	—	3	1	5	9
16.	Woraczek	—	1	3	4	8
17.	Jan Kuśnierczuk	—	—	1	2	3
18.	Stefan Toboła	—	—	1	2	3

Nazwisko	I	II	III	bez miejsca	razem jazd
19. Józef Romaniuk	—	1	—	—	1
20. Fielak	—	—	—	8	8
21. Stasiak	—	—	—	2	2
22. Franciszek Wachowiak	—	—	—	2	2
23. Henryk Szymański	—	—	—	1	1
24. Wacław Gołuch	—	—	—	1	1
25. Maksymiljan Ksoll	—	—	—	1	1

— Sprawozdanie z odbytych wyścigów w Tarnowskich Górach, Poznaniu i Bydgoszczy, w roku 1929.

W roku 1929 było: a) 36 dni wyścigowych; b) ogółem wyścigów 258, w tem płaskich 103, z płotami 73, z przeszkodami 82; c) udział brało 341 koni; d) Startowało 962 konie: w tem w gonitwach płaskich 459, na płoty 255 i na przeszkody 248; e) suma wygranych 355.540 zł. f) premie hodowlane: 32.377 zł.

— **Statystyka jazd w gonitwach rozegranych na torach polskich w roku 1929, dosiadali koni:**

a) Panowie:

L. p.	Nazwisko	I	II	III	bez miejsca	razem jazd
1.	Kpt. Mrowec	23	21	8	12	64
2.	Por. Bohdanowicz	20	25	12	13	70
3.	Por. Strużyński	17	7	1	9	34
4.	Por. Juściński	17	4	3	2	26
5.	Por. Pieczyński	16	14	5	9	44
6.	Por. Tuński	14	10	6	7	37
7.	Por. Donner	12	20	16	10	58
8.	Por. Bobiński	[illegible]	11	4	9	35
9.	Por. Nesterowicz	10	7	4	6	27
10.	Por. Ważyński	10	7	4	3	24
11.	P. Zakrzeński	9	7	—	3	19
12.	Por. Goszczyński	8	9	5	4	26
13.	Płk. Rómmel	8	5	3	7	23
14.	Por. Mineyko	7	6	—	3	16
15.	P. Żarczewski	7	5	9	15	36
16.	Rtm. Święcicki	7	3	7	8	25
17.	Rtm. Antoniewicz	6	12	6	4	28
18.	Por. Suchecki	6	2	2	12	22
19.	Por. Sobański	6	1	1	8	16
20.	Por. Gromnicki	5	7	4	4	20
21.	P. Rojowski	5	3	1	3	10
22.	Por. Ugrechelidze	4	10	3	1	18
23.	P. Rowton	4	7	4	7	22
24.	Kpt. Bylczyński	4	7	3	7	21
25.	Por. Małuski	4	4	2	2	12
26.	Por. Wojtowicz	4	3	3	16	26
27.	Por. Jankowski	4	3	1	2	10
28.	Por. Kwieciński	4	2	1	3	10
29.	Por. Zgorzelski	4	2	—	—	6
30.	Por. Tomaszewski	4	1	—	9	14
31.	Rtm. Cierpicki	4	1	—	2	7
32.	P. Russocki	4	—	7	11	22
33.	Por. Wójcik	3	13	12	11	39
34.	Por. Żwan	3	6	6	12	27
35.	Rtm. Karczewski	3	6	3	13	25
36.	Por. Miklewski	3	5	6	17	31
37.	P. Pomernacki	3	4	4	2	13
38.	Por. Karski	3	4	—	—	7
39.	Kpt. Antropor	3	3	1	2	9
40.	Hr. Mielżyński-Kurnatowski	3	1	—	2	6
41.	P. Stokowski	2	4	2	5	13
42.	Por. Nieczaj	2	2	1	—	5
43.	Rtm. Kapiszewski	2	2	—	1	5
44.	Por. Sołtysik	2	1	1	—	4
45.	Por. Suchorowski	2	1	1	—	4
46.	P. Iwanowska-Skinderowa	1	3	4	1	9
47.	P. Kruszewski	1	3	—	—	4
48.	Por. Błaszczak	1	2	3	1	7
49.	Mjr Grudziński	1	2	1	—	4
50.	Por. Skowroński	1	2	—	—	3
51.	Por. Biliński	1	1	2	3	7
52.	Kpt. Płotnicki	1	1	1	11	14
53.	Rtm. Nowacki	1	1	1	5	8
54.	Rtm. Wcisłowicz	1	1	1	—	3
55.	Por. Śliwiński	1	1	—	2	4
56.	Por. Brzeziński	1	1	—	1	3
57.	Por. Filipczuk	1	—	3	—	4
58.	Por. Strzałkowski	1	—	1	4	6
59.	Por. Bukowiecki	1	—	1	3	5
60.	Rtm. Płackowski	1	—	1	1	3
61.	Mjr. Dębiński	1	—	—	3	4
62.	P. Chądzyński	1	—	—	—	1
63.	Por. Danielczuk	1	—	—	—	1
64.	Por. Anton	—	3	1	—	4
65.	Por. Kociejowski	—	2	3	5	10
66.	Por. Bierzyński	—	2	2	2	6
67.	Mjr. Wisłouch		2	2	1	5
68.	Por. Filipecki		2	1	7	10
69.	P. Daszewski	—	1	3	4	8
70.	Ppor. Woszczatyński		—	2	1	4
71.	Por. Kryczyński	—	1	1	3	5
72.	Por. Sumowski	—	1	1	1	3
73.	P. Piotrowski	—	1	1	—	3
74.	P. Zajączkowski	—	1	—	2	3
75.	Mjr. Falewicz	—	1	—	1	2
76.	P. Krzeczunowicz	—	1	—	1	2
77.	Rtm. Starzecki	—	1	—	1	2
78.	Por. Sitek	—	—	2	1	3
79.	Por. Rybicki	—	—	1	6	7
80.	Por. Podczaski	—	—	1	5	6
81.	Por. Boczkowski	—	—	1	3	4
82.	P. Chendyński	—	—	1	3	4
83.	P. Gliński	—	—	1	2	3
84.	P. Kownacki	—	—	1	2	3
85.	Por. Nowakowski	—	—	1	2	3
86.	Por. Szajowski	—	—	1	2	3
87.	Por. Marcinkowski	—	—	1	1	3
88.	Pplk. hr. Komorowski	—	—	1	—	1
89.	Por. Kulesza	—	—	1	—	1
90.	Por. Łopianowski	—	—	1	—	1
91.	P. Cichowski	—	—	—	5	5
92.	Por. Rutkowski	—	—	—	4	4
93.	Por. Żałkowski	—	—	—	4	4
94.	Por. Borkowski	—	—	—	3	3
95.	Por. Budzyński	—	—	—	2	2
96.	Por. Fierzak	—	—	—	2	2
97.	Por. Urbanowicz	—	—	—	2	2
98.	Rtm. Wilczek	—	—	—	2	2
99.	Por. Brzozowski	—	—	—	1	1
100.	Por. Izdebski	—	—	—	1	1
101.	Por. Komarnicki	—	—	—	1	1
102.	Rtm. Laudyn	—	—	—	1	1
103.	P. Łuszczkiewicz	—	—	—	1	1
104.	Rtm. Skupiński	—	—	—	1	1
105.	Por. Starnawski	—	—	—	1	1
106.	Por. Wieruszewski	—	—	—	1	1

b) Żokeje

1.	Chatisow	92	61	56	88	297
2.	Pasternak	64	49	45	57	215
3.	Fomienko	58	70	42	87	257
4.	Kucharski	56	42	62	117	277
5.	Jagodziński	46	55	32	89	212
6.	Magdaliński	43	44	39	86	212
7.	Szyszkowski	36	46	32	75	189
8.	Sakowicz	30	19	12	38	99
9.	Dugan	26	21	20	25	92
10.	Tuchołka	22	20	11	22	75

L. p.	Nazwisko	I	II	III	bez miejsca	razem jazd
11.	Czernuszenko	22	18	13	35	88
12.	Górecki	21	16	8	41	86
13.	Dorosz	19	17	19	32	87
14.	Ziemiański	7	5	10	34	56
15.	Amosé	7	3	6	27	43
16.	Kryśko	6	4	5	4	13
17.	Kokoszko	5	5	2	3	15
18.	Kempa	—	2	2	9	13
19.	Tarras	—	1	1	2	4
20.	Sulekow	—	1	—	2	3

c) Jeźdźcy:

L. p.	Nazwisko	I	II	III	bez miejsca	razem jazd
1.	Stasiak	56	55	63	79	253
2.	Jednaszewski	36	36	29	78	179
3.	Gajewski	34	21	22	30	107
4.	Ustinow	24	20	6	18	68
5.	Michalczyk	24	15	15	55	109
6.	Osiński	22	13	7	12	54
7.	Nowak	19	16	18	76	129
8.	Wyżgalski II	18	8	13	12	51
9.	Lipiński	17	17	9	15	58
10.	Siedlecki	17	11	8	35	71
11.	Macugowski	13	12	5	22	52
12.	Raniewicz M. II.	12	20	26	43	101
13.	Raniewicz W. I.	11	12	9	20	52
14.	Bews	10	12	15	27	64
15.	Lipowicz	8	4	9	4	25
16.	Sulik	7	7	6	7	27
17.	Tobjasz	5	13	12	25	55
18.	Jagodziński I	5	8	5	8	26
19.	Eljasz	5	7	3	9	24
20.	Balcer W. II	5	3	1	1	10
21.	Pielak	4	5	3	6	18
22.	Józefiak	2	8	8	10	28
23.	Nowicki	2	3	3	24	32
24.	Kempa*)	2	2	1	6	11
25.	Kordacz	1	3	5	22	31
26.	Balcer I	1	2	2	10	15
27.	Mugaj	1	1	2	7	11
28.	Cherubim		–	2	3	5
29.	Olejnik	—	—	—	4	4

d) Chłopcy:

L. p.	Nazwisko	I	II	III	bez miejsca	razem jazd
1.	Lipowicz*)	21	6	8	7	42
2.	Augustyniak	16	7	10	24	57
3.	Kondraciuk	12	23	14	4	53
4.	Cherubim*)	12	17	15	20	64
5.	Klamar III	11	15	17	66	109
6.	Tobjasz*)	11	15	4	8	38
7.	Górecki	11	14	14	34	73
8.	Kończal	8	15	17	34	74
9.	Pietruczuk	8	1	5	8	32
10.	Michalczyk*)	8	10	9	17	44
11.	Błaszczyk	8	6	10	19	43
12.	Balcer II*)	7	4	2	7	20
13.	Kotlarz	7	3	1	11	22
14.	Kamiński	6	7	4	7	24
15.	Bryk III.	4	7	9	44	64
16.	Szyszko	4	5	3	11	23
17.	Dziewiór	4	3	5	4	16
18.	Kmieć	3	3	—	4	10
19.	Chomicz	3	1	1	7	12
20.	Rzyski	3	—	6	4	13
21	Kok	2	5	5	2	14
22.	Kuśnierz	2	4	7	13	26
23.	Olejnik*)	2	4	4	16	26
24.	Kusznieruk	2	4	2	18	26
25.	Matuszewski	2	3	3	12	20
26.	Kapuściak	2	2	4	15	23
27	Eljasz II.	2	2	3	8	15
28.	Gibek	2	2	2	16	22
29.	Bews*)	2	2	2	—	6
30.	Sikorski	2	1	3	5	11
31.	Bryk II	2	1	2	3	8
32.	Magdy	1	5	2	8	16
33.	Pielak*)	1	4	5	4	14
34.	Dylik	1	3	3	10	17
35.	Radomski	1	2	2	2	7
36.	Polesiak	1	1	7	5	14
37.	Frank	1	1	4	6	12
38.	Sulik II	1	1	4	—	6
39.	Janusik	1	1	1	4	7
40.	Płaski	1	—	—	5	6
41.	Rusin	—	3	6	2	11
42.	Poniecki	—	3	3	4	10
43.	Jaroszewicz	—	2	3	14	19
44.	Łuszczyński	—	2	1	2	5
45.	Szymański	—	1	2	4	7
46.	Dworaczek	—	1	1	4	6
47.	Piotrowski	—	1	1	2	4
48.	Bury	—	1	1	1	3
49.	Andrzejczak	–	1	—	5	6
50.	Poleszuk	—	1	—	—	1
51.	Romaniuk	—	1	—	—	1
52.	Roguski	—	—	2	9	11
53.	Skoczyło	—	—	1	4	5
54.	Toboła	—	—	1	3	4
55.	Kuśnierczuk	—	—	1	2	3
56.	Krajewski	—	—	1	—	1
57.	Lipus	—	—	1	—	1
58.	Nadzikiewicz	—	—	1	—	1
59.	Bogobowicz Stefan	—	—	—	3	3
60.	Szczerba	—	—	—	3	3
61.	Kafarowski	—	—	—	2	2
62.	Kowalski	—	—	—	2	2
63.	Ossoliński	—	—	—	2	2
64	Romanienko	—	—	—	2	2
65.	Skoczek	—	—	—	2	2
66.	Urbański	—	—	—	2	2
67.	Wachowiak	—	—	—	2	2
68.	Badowski		—	—	1	1
69.	Bartnik	—	—	—	1	1
70.	Bogobowicz Jan	—	—	—	1	1
71.	Domaszewski	—	—	—	1	1
72.	Ddrżdżyński	—	—	—	1	1
73.	Drzewiecki	—	—	—	1	1
74.	Gołuch	—	—	—	1	1
75.	Krzyżanowski	—	—	—	1	1
76.	Ksoll	—	—	—	1	1
77.	Tomczyk	—	—	—	1	1
78.	Twardzicki	—	—	—	1	1
79.	Żyski	—	—	—	1	1

Uwaga:*) jeździec *Kempa* w dn. 11 VI wygrał 150 nagrodę i przeszedł do kategorji żokeji; chłopiec *Lipowicz* wygrał w dniu 27 sierpnia 25-tą nagrodę i przeszedł do kategorji jeźdźców; chłopiec *Cherubim* wygrał w dniu 24 października 25-tą nagrodę i przeszedł do kategorji jeźdźców; chłopiec *Tobjasz* wygrał w dniu 7 lipca 25-tą nagrodę i przeszedł do kategorji jeźdźców; chłopiec *Michalczyk* wygrał w dniu 29 czerwca 25-tą nagrodę i przeszedł do kategorji jeźdźców; chłopiec *Balcer W. II.* wygrał w dniu 10 sierpnia 25-tą nagrodę i przeszedł do kategorji jeźdźców; chłopiec *Olejnik* wygrał w dniu 17 sierpnia 25-tą nagrodę i przeszedł do kategorji jeźdźców; chłopiec *Bews* wygrał w dniu 2 czerwca 25-tą nagrodę i przeszedł do kategorji jeźdźców: chłopiec *Pielak* wygrał w dniu 4 sierpnia 25-tą nagrodę i przeszedł do kategorji jeźdźców.

ZAGRANICZNA.

ANGLJA.

— **Słynne licytacje grudniowe** odbędą się w dniach od 2—6 grudnia w Park Paddocks, Newmarket. Katalogi wysyłają na żądanie Messrs. Tattersall, Knightsbridge London S. W. 1.

— **Manchester**, 23 listopada.

Manchester November Handicap, 1.276 Ł — 2400 mtr.

1. Promptitude, 5 l. wał. kaszt. (Decision — La Tigra) Mr. J. D. Robertson, 44 kg., ż. W. Stephenson.

1. Promptitude, 5 l. wał. kaszt. (Decision — La Tigra) Mr. Khan, 47½ kg., ż. Gordon Richards.

3. Baytown, 4 l. og. siwy (Achtoi — Princess Herodias) Sir C. Hyde, 55 kg., ż. M. Beary;

bez miejsca: 4. Mint Master, 5. Bray Beau, 6. Bhang, 7. Libertine II, 8. Lights o' London, 9. Kerrs Pink, 10. Moontoy, 11. Glenhazel, dalej: Silverstead, Plantago, Sarracen, Oxand Ars, South Hill, Totalisator, Appledore, Defoe.

Wyrgane o 3 — 1½ dł. Czas: 2 : 47¹/₅. Zakłady: 33 : 1, 9 : 2, 7 : 1.

PROMPTITUDE wał. kaszt. nr. w 1924 r.	Decision (2)	C't Schomberg 19	Aughrim 24	Xenophon 23
				Lashaway 24
			Clonavarn	Baliol (5)
				Expectation 19
		Be Sure	Surefoot 19	Wisdom 7
				Daughter of 9
			Queen Bee	Muncaster 16
				Acheron 2
	La Tigra (5)	Martagon 14	Bend Or (1)	Doncaster (5)
				Rouge Rose 1
			Tiger Lily	Macaroni 14
				Polly Agnes 14
		Belle of Season	Matchmaker 22	Donovan 7
				Match Girl 22
			Belle of the Green	Blue Green 11
				Rustic Belle 5

WŁOCHY.

— **Rzym**, 17 listopada.

Premio Roma, 75.000 lirów — 2.800 mtr.

1. Tigliano, 3 l. og. gn. (Havresac II — Tisa po Lally) bar. G. Berlingieri, 53 kg., ż. E. Watkins.

2. Mino d'Arezzo, 3 l. og. gn. (Havresac II — Mina da Ficsole) Razza Casal S. Antonio, 53 kg., ż. A. Bertini.

3. Sir Percivale, 3 l. og. gn. (Prince Galahad — Charlebelle) Sign. Frank Turner, 51 kg., ż. J. H. Benson;

bez miejsca: Nicomaco, Moltrasio, Giulo Cesare, Aniene, Comment.

Wygrane o 1 — 2 — 1½ dł. Czas: 3 : 16,8.

SOWIETY.

— **Wyścigi w Rostowie n/ Donem**.

Tor wyścigowy w Rostowie należy do Zarządu Stad Wojskowych (Uprawlenje wojennymi konzawodami) i przeznaczony jest głównie dla wyścigów koni pół krwi typu wojskowego.

Tegoroczny sezon trwał od 30 lipca do 29 września i liczył 14 dni wyścigowych, w czasie których rozegrano 228 gonitw na ogólną sumę 32.200 rubli. Koni biegało 158, należących do 11 stajen. Z liczby tej było 109 dwulatków, 34 trzylatków i 15 starszych.

Na czoło reproduktorów wysunął się Sajgon (Polymelus — Serenada po Saltpêtre z Kataryniarzówny).

TELEGRAMY WŁASNE.

— **Auteuil**, 24 listopada.

Prix Richard Hennessy, 50.000 fr. — 3500 mtr. Steeplechase.

1. Javelot II, 3 l. og. (Durbar — Julia Nelson) V-te M. de Rivaud, 62 kg., ż. M. Frühinsholz.

2. Bigorneau, 5 l. wał. M-me J. Vasseur, 67 kg., ż. J. Luc.

3. Isolateur II, 3 l. og. F. Chipault, 62 kg., ż. H. Cames;

bez miejsca: 4. Bouchon, 5. Eleveur, 6. Grimouchou, dalej Minos, Amon Ra.

Wygrane o 3½ dł. Czas: 4 : 31,4. Tot.: 21, 13, 15, 15 : 10.

Redaktor i Wydawca M. RADWAN. Druk W. Kowalewskiego, Warszawa, Piękna 15.